



Hvad er det der sker, når unge forulykker på en knallert 30?

Møller, Mette

Published in:
Trafik og Veje

Publication date:
2011

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Møller, M. (2011). Hvad er det der sker, når unge forulykker på en knallert 30? *Trafik og Veje*, (3), 21-23.
http://www.trafikogveje.dk/site/index.php?option=com_content&task=view&id=198&Itemid=166

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Hvad er det der sker, når unge forulykker på en knallert 30?

Unge på 16-17 år er involveret i ca. en fjerdedel af de knallert 30 uheld, der finder sted i Danmark. I en undersøgelse, finansieret af TrygFonden, har DTU Transport analyseret 128 af disse uheld. Analysen viser, at de unges kørestil er en central uheldsfaktor, og at uheldsforebyggelse med fordel kan differentieres efter om det er "røde", "gule" eller "grønne" uheld, der skal forebygges.



Af Mette Møller,
DTU Transport
mm@transport.dtu.dk

Hvor stort er problemet?

Ifølge Danmarks officielle uheldsstatistik var der i 2009 187 unge i alderen 16-17 år, der forulykkede på en knallert 30. Dermed var de unge involveret i 27% af de uheld med knallert 30, der fandt sted det år. Antallet af knallert 30 uheld med unge er imidlertid reelt langt større. En sammenligning af skadestuedata fra Odense Universitets Hospital og uheldsdata fra den officielle uheldsstatistik viser, at 74% af de unges knallert 30 uheld ikke er registreret af politiet og dermed ikke indgår i den officielle uheldsstatistik. Mørketallet er lavere, jo alvorligere personskader uheldet medfører. Således er

mørketallet for dødsuheld 0%. For uheld med alvorlig personskade er mørketallet 55%, mens mørketallet for lettere tilskadekomst er 83%. Analysen viser endvidere, at mørketallet er højere for enuehald og for uheld, der sker om natten og i weekenden. Der er ingen forskel på mørketallet med hensyn til køn.

Viden om hændelsesforløbet er vigtig

Detaljeret viden om det hændelsesforløb, der går forud for det enkelte uheld, er afgørende for at kunne tilrettelægge en målrettet forebyggende indsats. Denne viden er ikke tilgængelig via den officielle uheldsstatistik, og det er derfor nødvendigt at gennemføre dybdeanalyser, hvor konkrete detaljer omkring det enkelte uheld afdækkes. Baseret på en donation fra TrygFonden har DTU Transport gennemført en sådan analyse af 128 uheld med knallert 30. Formålet med analysen var at kortlægge det hændelsesforløb, der førte frem til uheldet for alle de analyserede uheld.

Udvælgelse af uheld

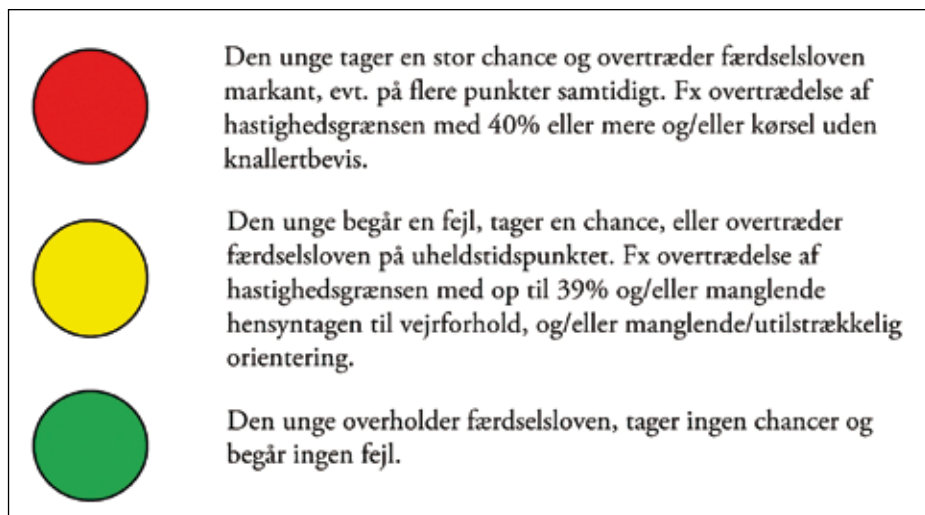
128 knallert 30 uheld med unge i alderen 16-17 år indgik i analysen. Alle uheld var sket i 2007 og udvalgt tilfældigt blandt alle de knallert 30 uheld, der skete i 2007, hvor en ung fører i alderen 16-17 år var involveret. I 81% af uheldene var den unge en mand. 53% af de unge var 16 år på uheldstidspunktet. De 128 uheld udgjorde 39% af samtlige knallert 30 uheld i aldersgruppen i 2007. En sammenligning af faktuelle karakteristika (fx tid, sted, alkohol og uheldssituation) mellem de analyserede uheld og samtlige uheld med knallert 30 i aldersgruppen i 2007 viste ingen væsentlige forskelle. Analysens resultater er derfor med stor sandsynlighed gældende for alle knallert 30 uheld med unge i 2007.

Analysen

Analysen omfattede en systematisk gennemgang af de færdselsuheldsrapporter, der var udarbejdet i forbindelse med de pågældende uheld. Formålet var for hvert enkelt uheld at afdække det hændelsesforløb og de uheldsfaktorer, der førte til uheldet. En uheldsfaktor er en omstændighed ved uheldssituationen, der bidrager til, at uheldet sker. Der er ofte flere uheldsfaktorer involveret i et enkelt uheld. I analysen blev der skelnet mellem tre typer af uheldsfaktorer:

- Uheldsfaktorer der vedrører vejen og omgivelserne.
- Uheldsfaktorer der vedrører køretøj og sikkerhedsudstyr.
- Uheldsfaktorer der vedrører trafikanternes adfærd og tilstand på uheldstidspunktet.

Tabel 1 viser en samlet oversigt over de uheldsfaktorer, der blev identificeret i forbindelse med analysen. I forbindelse med

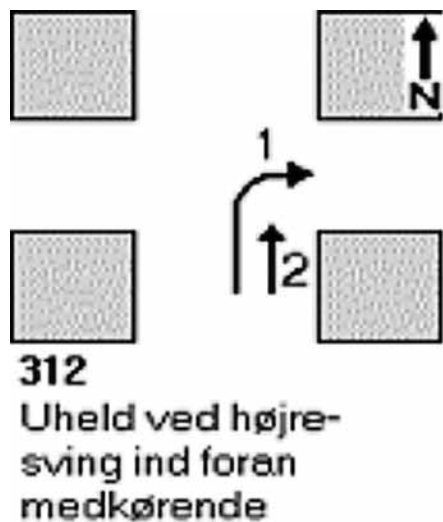


Figur 1. Kriterier for klassificering af et uheld som hhv. "rødt", "gult" eller "grønt".

analysen blev hvert enkelt uheld desuden klassificeret som enten "rødt", "gult" eller "grønt" (se figur 1). Klassificeringen skete ud fra en vurdering af, i hvilken udstrækning den unge kørte risikobetonet eller lavede fejl på uheldstidspunktet.

Unge mænd forulykker under risikokørsel

Klassificeringen af de 128 uheld som hhv. "røde", "gule" eller "grønne" viste, at de unges kørestil i fire ud af fem uheld bidrog til uheldet (se figur 2). Halvdelen af uheldene blev klassificeret som gule. Dermed skete uheldene overvejende i forbindelse med moderat risikokørsel og orienteringsfejl. I knapt 1/3 af uheldene var der dog tale om markant risikokørsel. Klassificeringen tydeliggjorde endvidere, at det overvejende var unge mænd, der forulykkede i forbindelse med markant risikokørsel. Kun 8% af de unge kvinders uheld blev klassificeret som

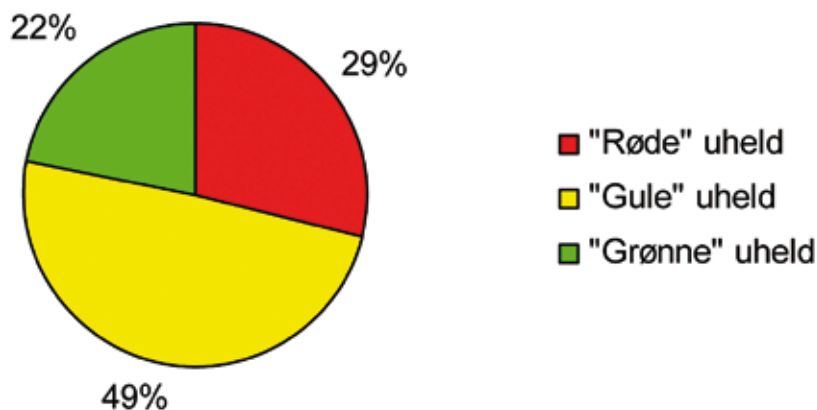


Figur 3. Uheldssituation "312". Tallet 2 illustrerer en ligeudkørende ung knallertkører. Tallet 1 illustrerer en højresvingende modpart, der påkører den unge knallertkører.

"røde", mens der for de unge mænd var tale om 34%. Tilsvarende blev 46% af de unge kvinders uheld klassificeret som "grønne", mod 16% hos de unge mænd.

Knallertkørerne bliver overset

Analysen tydeliggjorde, at de unge knallertkørere i stort omfang blev overset af de øvrige trafikanter. Således var uheldssituation "312" den hyppigst forekomne uheldssituation (se figur 3). Alt efter om der var tale om et "rødt", "gult" eller "grønt" uheld, var hændelsesforløb og uheldsfaktorer dog meget forskellige. I de "røde" og "gule" uheld bidrog de unge selv til, at de blev overset ved at køre risikobetonet. Fx ved at overtræde



Figur 2. Fordelingen af de 128 uheld efter klassificering af uheldene som "røde", "gule" eller "grønne".

hastighedsgrænsen, køre uden lys, køre i den forkerte side af vejen eller anden form for risikoadfærd, der vanskeliggjorde modpartens orientering. I de "grønne" uheld overholdt den unge alle regler, og havde derfor ikke umiddelbart nogen andel i, at han/hun blev overset.

Knallerten benyttes både til hverdag og fest

Analysen viste, at de unge både brugte knallert til hverdag og til fest. Således var der både uheld, der skete på vej til/fra arbejde eller skole, på vej til små indkøb, til venner, familie, fest og i situationer, hvor det primære formål med køreturen var at imponere kammerater eller udfordre sine egne kørefærdigheder. De fleste uheld skete dog på en hverdag i dagtimerne, og der var kun i begrænset omfang tale om "fest" uheld. Tilsyneladende var der snarere tale om situationer, hvor en kombination af manglende erfaring, aldersrelateret ungdomskådhed og manglende risikobevisthed resulterede i forskellige grader af risikokørsel.

De "fest" uheld, der forekom, blev overvejende er klassificeret som "røde", fx som følge af en overtrædelse af hastighedsgrænsen på 40% eller mere samt påvirkning af alkohol eller hash. I enkelte uheld var den unge ikke selv påvirket af alkohol, men havde en passager bag på, der var så beruset, at vedkommende havde vanskeligt ved at holde balancen. Det førte til, at den unge mistede herredømmet over knallerten og væltede.

I tilfælde, hvor markant risikokørsel forekom på vej til/fra arbejde eller skole, fremgik det i enkelte uheld, at den unge havde travlt. I andre tilfælde var der dog ikke umiddelbart nogen "god undskyldning" for fx at have kørt meget for hurtigt.

Dobbelttrettet cykelsti

I relation til vejens udformning og omgivelser udgjorde dobbelttrettede cykelstier en væsentlig problemstilling. Kollisionerne opstod der, hvor en vej og en dobbelttrettet cykelsti krydsede hinanden. De trafikanter, der kørte på vejen, var ikke opmærksomme på, at der kunne komme cyklister/knallertkørere fra begge retninger.

Konstruktivt ændrede knallert

Analysen viste, at ca. en fjerdedel af de knallertkørere, de unge kørte på, var konstruktivt ændrede. Ændringerne medførte, at knallerten i nogle tilfælde kunne køre helt op til 100 km/t. Andelen af unge, der kørte på en konstruktivt ændret knallert, kan dog sagtens være større, idet det kun blev kontrolleret i de tilfælde, hvor hastighed var en uheldsfaktor. Manglende vedligeholdelse var ligeledes en medvirkende uheldsfaktor i flere uheld. Der var typisk tale om defekte lygter og/eller defekte bremses.

Høj hastighed og orienteringsfejl

Blandt de uheldsfaktorer, der vedrørte de unges egen adfærd, var høj hastighed den mest markante uheldsfaktor. Der var især tale om uheld, hvor den unge mistede herredømmet over knallerten som følge af for høj kørehastighed. Derudover var der tale om uheld, hvor den unges høje hastighed, gjorde det vanskeligere for modparten at få øje på den unge, eller hvor modparten, som følge af den unges høje hastighed, fejlvurderede, hvor længe den unge ville være om at nå frem til det punkt, hvor modparten befandt sig.

Orienteringsfejl, i form af utilstrækkelig eller manglende orientering, var ligeledes en betydelig uheldsfaktor i de unges knallertuheld. I visse tilfælde, havde det betydning,

at flere unge kørte ved siden af og bagved hinanden på hver sin knallert. Det medførte dels, at de var mindre opmærksomme på trafikken omkring dem, og dels at det kun var den forreste, der reelt kunne orientere sig tilstrækkeligt fremad i trafikken.

Manglende erfaring og færdigheder?

I enkelte tilfælde havde den unge knallertkører ikke taget knallertbevis, eller havde kun haft det i ganske kort tid på uheldstidspunktet. Manglende erfaring og færdigheder kan have haft betydning i de pågældende uheld, men det kan ikke afgøres med sikkerhed på basis af de tilgængelige informationer.

Ved de unge at det er farligt køre på knallert?

Det tilgængelige materiale giver ikke mulighed for at fastslå, om de unge mangler viden om risikoforhold i forbindelse med knallertkørsel, eller de bevidst tilsidesætter den viden, de har. Uanset hvad årsagen er, tyder analysen dog på en utilstrækkelig risikobevisthed hos de unge under kørslen, særlig i relation til hastighed og orientering. De unges kørestil på uheldstidspunktet kunne indikere en manglende anerkendelse af, at det er vigtigt at overholde gældende regler, være opmærksom og tilpasse sin kørsel efter forholdene.

To forebyggelsesstrategier er nødvendigt

Analysen tydeliggør, at det er relevant med forskellige forebyggende strategier afhængig af, om der er tale om "røde", "gule" eller "grønne" uheld. I "røde" og "gule" uheld bidrager den unge selv til uheldet ved at køre risikobetonet eller begå en fejl. For disse uheld er der derfor brug for tiltag, der kan sikre, at den unge overholder færdselsloven,

tilpasser sin kørsel efter forholdene og udviser tilstrækkelig omhyggelighed fx i forbindelse med orientering.

I de "grønne" uheld bidrager den unge ikke direkte til uheldet. Forebyggelsen af disse uheld skal derfor primært rettes mod de øvrige trafikanter (særlig bilister og andre førere af motorkøretøjer) med henblik på at sikre, at disse bliver mere opmærksomme på knallertkørere. Parallelt hermed er det dog relevant at iværksætte tiltag, der kan hjælpe den unge til at beskytte sig selv bedre særlig mod andre trafikanters orienteringsfejl.

Tak

Tak til TrygFonden

Tak til politikredsene i Danmark

Tak til Ulykkes Analyse Gruppen på Odense Universitetshospital.

Referencer

Møller, M., Carstensen, G., Framke, E. (2010). Færdselsuheld blandt unge bilister og knallertkørere. DTU Transport. Rapport 5/2010. ■

Oversigt over uheldsfaktorer for uheld med knallert 30. N=128		
Uheldsfaktorer	Ung knallertkører	Modpart
Vejen & omgivelserne	Vejrforhold (8)*	
	Oversigtsforhold (7)	Vejudformning (8)
	Genstand på vejen (5)	Vejrforhold (4)
	Vejudformning (2)	Oversigtsforhold (3)
	Parkeret køretøj (3)	
Køretøj & sikkerhedsudstyr	Konstruktiv ændring (32)	
	Vedligeholdelse (14)	Forkert signalgivning (1)
	Styrthjelm (3)	
Trafikant	Hastighed (52)	Orienteringsfejl (68)
	Orienteringsfejl (41)	Hastighed (5)
	Placering på vejen (18)	Distraktion (4)
	Alkohol (8)	Alkohol (3)
	Køreerfaring/kørefærdighed (8)	Placering på vejen (2)
	Kammerater (8)	Funktionsnedsættelse (2)
	Distraktion (5)	Chikanekørsel (1)
	Narkotika (2)	Køreerfaring/kørefærdighed (1)
	Passagerer (2)	Pludseligt opstået sygdom (1)
	Pludseligt opstået sygdom (1)	

*Tallet i parentes indikerer antallet af uheld, hvor den pågældende uheldsfaktor var relevant.

Tabel 1. Tabellen viser de uheldsfaktorer, der blev identificeret i analysen for den unge knallertkører og modparten. Uheldsfaktorerne er opdelt efter, om de vedrører vejen & dens omgivelser, køretøj & sikkerhedsudstyr eller trafikanten.